

Sammendrag:

Innfartsparkering ved Ski stasjon

Effekter av avgift og redusert tilbud

TØI rapport 1409/2015
Forfatter: Jan Usterud Hanssen
Oslo 2015, 21 sider

I forslag til områdereguleringsplan for Ski sentrum er det vest for stasjonen vist et areal på 14.000 m² som blant annet skal benyttes til innfartsparkering. Det er tidligere bestemt at det skal være minst 475 plasser til formålet. Det vil medføre betydelige kostnader om disse plassene skal innpasses i et parkeringsbus når dette arealet senere skal utbygges. Basert på gjeldende kunnskap om priselastisiteter har vi vurdert hvordan etterspørselen etter parkering påvirkes av ulike avgiftsnivåer. Mens det i dag er nærmest gratis å benytte plassene for dem som stiger om til videre transport med tog, kan en avgift på 25 kr per dag redusere etterspørselen med 18 % og med en avgift som tilnærmet anspeiler de reelle kostnadene forbundet med et slikt tilbud (75 kr per dag), vil etterspørselen reduseres med 40 %.

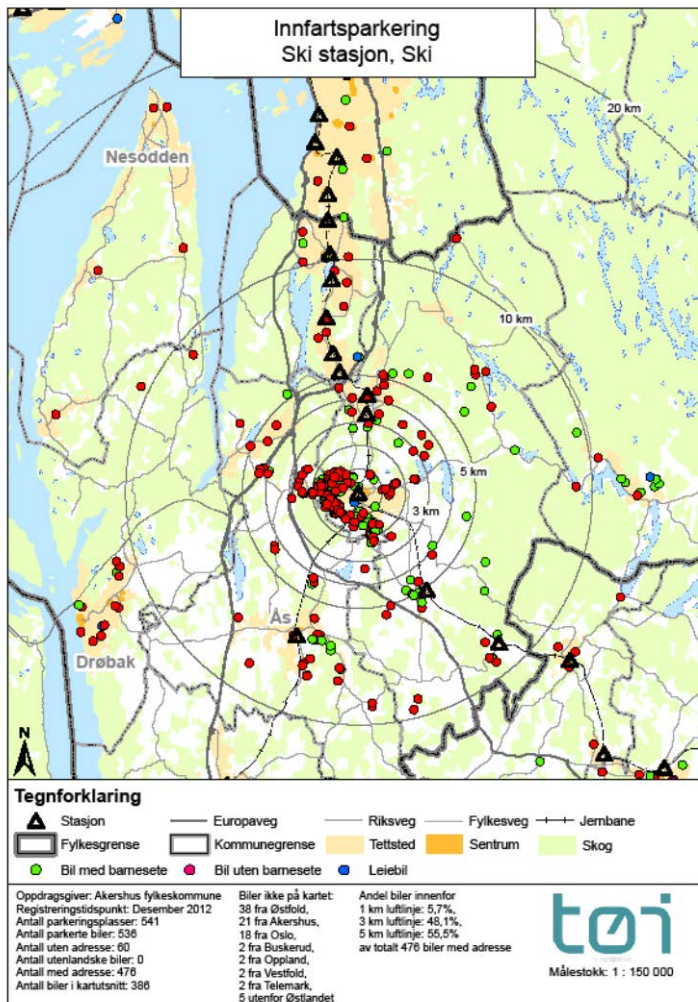
Da Ski jernbanestasjon ble regulert i 2012 ble det bestemt at det skulle anlegges minst 475 parkeringsplasser for dem som ønsker å benytte bil til stasjonen for å benytte tog på den videre transporten (innfartsparkering). Det vises ikke til noen analyse som grunnlag for det antall plasser som er regulert, men det er heller ikke lett å komme fram til hvor mange plasser det er behov for. I forbindelse med at det nå utarbeides en områdereguleringsplan for utvikling av Ski sentrum er parkering et viktig tema. Det gjelder både det samlede antall plasser, lokaliseringen av plassene og hvordan de skal benyttes.

Innfartsparkering er foreslått lokalisert nær Ski stasjon, og i første omgang på ubebygget areal vest for sporene. Ved senere utbygging forutsettes arealet frigjort ved at parkeringen innpasses i eget anlegg. Det synes å være lite utredet hva som kan være det faktiske behovet for innfartsparkering. Dagens bruk kan registreres, men den er en følge av at tilbudet finnes og at bruken er nærmest gratis for dem som kan kjøpe en oblat. Dette sier lite om hva behovet er og hva som kan bli etterspørselen hvis brukerne i større grad må betale for parkeringen.

Basert på en undersøkelse utført i 2013, beskriver vi i denne rapporten dagens bruk av innfartsparkeringen (Hanssen et al 2014). Vi ser deretter på hvordan etterspørselen påvirkes av prisen og hvilken effekt det kan ha om antallet plasser reduseres.

I dagens situasjon er kapasiteten på innfartsparkeringsplassene ved Ski stasjon ofte fullt utnyttet. Nær halvparten av de parkerte bilene har en eier med bosted innenfor en radius på 3 km (luftlinje). Når vi beregner avstandene langs vei finner vi at 25 % har en reiselengde på under 2 km, og 45 % har en reise på mindre enn 3 km til stasjonen. Registreringen (Figur S1) viser at det er en konsentrasjon av brukere med bosted i Ski tettsted. Bosettingsmønsteret gir grunn til å tro at parkeringsplassen også

brukes av personer med arbeid eller ærend i Ski. Det er rimeligere å kjøpe periodekort på toget og en oplat enn det er å betale direkte for denne sentralt lokaliserte parkeringen. Dette bør utredes nærmere som grunnlag for planlegging og utvikling av innfartsparkeringstilbudet.



Figur S1. Bosted for eiere av biler parkert på plasser for innfartsparkering ved Ski stasjon (kilde: TØI rapport 1367/2013)

Det ble også gjennomført en spørreundersøkelse blant reisende til og fra Ski stasjon. 31% av dem som ble intervjuet hadde kjørt bil til stasjonen og vel 8 % hadde vært passasjer i en bil. Det var like mange som hadde syklet eller gått til stasjonen – til sammen 56 %. Bare 5 % svarte at de hadde benyttet buss. Halvparten av sjåførene sa de måtte reise tidlig for å være sikker på å finne parkeringsplass.

De som kjørte bil eller var bilpassasjer ble stilt spørsmål om de hadde busstilbud som kunne brukes som tilbringertransport til stasjonen. 52 % svarte bekreftende på dette. 39 % av bilbrukerne sa at de ikke ville bruke mer 10 minutter hvis de reiste kollektivt (med buss) til stasjonen.

Vi spurte hvordan bilbrukerne ville forholde seg til en parkeringsavgift. 92 % var ganske eller svært negativ til avgift. 31 % sa at de ville kjørt hele veien hvis det ble innført en avgift på 25 kr. 19 % sa de ville betale for å kunne fortsette å benytte bil til

stasjonen. 8 % ville forsøkt å finne annen parkering i nærheten, mens 25 % ville kjørt til en annen innfartsparkering. Det var 14 % av brukerne av innfartsparkeringen i Ski som ville gått eller syklet til stasjonen dersom det ble innført avgift, men bare 3 % som ville skifte til mating med buss til stasjonen.¹

Det finnes få undersøkelser av priselastisiteten for parkering og enda færre når det gjelder innfartsparkering spesielt (Hanssen og Fearnley 2012). Basert på gjeldende kunnskap har vi laget et regneark og beregnet avvisningseffekten av ulike avgiftsnivåer.

Dagens etterspørsel etter innfartsparkering er påvirket av at plassene kan brukes uten kostnad. I tabellen har vi illustrert hva etterspørselen kan bli med ulike takstnivåer og under gitte betingelser. Vi har tatt utgangspunkt i det regulerte antallet plasser (475). Det framgår av tabellen at en avgift på 75 kr per dag kan redusere etterspørselen med rundt 40 % med de forutsetningene vi har lagt inn. Om avgiften er 50 kr per dag, vil etterspørselen reduseres med rundt 30 % og med ca. 18 % hvis avgiften settes til 25 kr per dag. Hvis det allerede i dag er større etterspørsel enn 100 % av plassene, vil prising medføre mer effektiv fordeling av plassene til glede for alle som ikke kan delta i førstemann-til-mølla-prinsippet.

Tabell S.1. Beregnet etterspørsel ved avgift på 2,5, 25, 50 og 75 kroner per dag. To ulike beregningsmåter.

Pris per dag	2,50 (dagens pris)	25	50	75
Alt. 1 Antall plasser				
GK hele reisen	475	390	323	280
Alt. 2 Antall plasser				
Utlegg for P og reise	475	395	337	300

ROM eiendom går ut fra at hver plass i anlegg vil ha en kostnad på kr 200.000 (uten tomtkostnader). Driftskostnader og avkastningskrav vil beløpe seg til kr 14.700 per år. Med gitte forutsetninger vil dette kunne dekkes inn med en avgift på kr 75 per døgn. Tabellen viser at hvis brukeren må betale en slik avgift, kan det anlegges 175 - 195 færre plasser enn det som er utgangspunktet (475 plasser).

Behovet for innfartsparkeringsplasser kan også reduseres ved at det legges bedre til rette for å gå, sykle eller reise kollektivt til Ski stasjon. Det kan vurderes om matebusstilbudet til Ski stasjon kan forbedres og om fremtidig utbyggingsmønster bedrer grunnlaget for mating til stasjonen med buss. I noen situasjoner kan det være bedre å legge mindre parkeringsplasser ved bussholdeplasser utenfor tettbebyggelsen i stedet for å benytte arealer og foreta dyr utbygging i sentrum.

De som kjørte bil ble også stilt spørsmål om hvordan de ville reist om de ikke kunne innfartsparkere i Ski. 33 % svarte da at de ville gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen, mens nær 39 % oppgir at de ville benytte bilen hele veien. 6 % ville funnet seg en annen parkeringsplass i nærheten og 22 % av brukerne ville kjørt til en annen innfartsparkering. Svarene fordeler seg omtrent på samme måten som på spørsmålet om avgift bortsett fra at det da også var 19 % som ville betale avgift (25 kroner per dag) og fortsette som før.

¹ Det er daglig store forsinkelser på innfartsveiene, det må betales bompenger og parkeringssituasjonen i det sentrale byområdet er anstrengt og kostbar. Derfor tror vi det er lite sannsynlig at dette framstår som et reelt valg. Folk svarer trolig strategisk på slike hypotetiske spørsmål.

Undersøkelsen viser at dagens etterspørsel ikke nødvendigvis gir uttrykk for et reelt behov for innfartsparkering. Samtidig kan høyt belegg bety at det finnes latent etterspørsel. Dermed er det sannsynlig at et større antall plasser enn dagens også ville blitt fullt utnyttet, men det er under forutsetning av at plassene ikke er avgiftsbelagt. Med dagens organisering, styring og prising av parkeringen i Ski sentrum er det sannsynlig at det vi har regnet som innfartsparkeringsplasser også benyttes av personer som kjører til Ski og som ikke skal videre med tog. En oblat i bilens frontvindu er ikke nødvendigvis en indikasjon på at sjåføren og eventuelle passasjerer har reist videre med tog. Med en høyere parkeringsavgift eller en mer restriktiv kontroll med hvem som kan benytte plassene, er det sannsynlig at antall plasser som avsettes spesielt til innfartsparkering kan reduseres mer enn det som er vist i tabell 2. For å få en oversikt over hvem som bruker dagens plasser avsatt til innfartsparkering, bør det gjøres en undersøkelse av hvor mange av dem som parkerer på disse plassene i dag som faktisk reiser videre med tog fra Ski. Uten en slik oversikt kan man risikere å overinvestere i innfartsparkering.